

1948620

DT 1948620

⑤ BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Int. Cl.: A 43 b, 5/00

DEUTSCHES PATENTAMT
 BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Deutsche Kl.: 71 L 5/00

⑥ Anwaltssache: 33 348/R. Diplom-Physiker Dr. Walter Andrijewski
Diplom-Ingenieur Dr.-Ing. Manfred Honke

Anwaltssache: 33 348/R. Essen, den 8. Sept. 1969
Kanniger Straße 36

Offenlegungsschrift 1948620

④ Anmelden: P 19 48 620,5
Anmeldetag: 26. September 1969
Offenlegungstag: 6. Mai 1971

Ausstellungspriorität:

Patentanmeldung
Gustav Hoffmann G.m.b.H.
419 K 1 e v e ,
Gustav-Hoffmann-Allee 41-51

Unionsspriorität

Datum:

Land:

Aktenzeichen:

⑤ Bezeichnung: Schuh, insbesondere Autoschuh

Schuh, insbesondere Autoschuh

Zusat zu:

Ausscheidung aus:

Aussteller: Gustav Hoffmann GmbH, 4190 Klieve

Vertreter:

Die Erfindung betrifft einen Schuh, insbesondere Autoschuh, aus Schuhunterteil und daran befestigtem Schuhoberteil. - Derartige Autoschuhe sind in verschiedenen Ausführungsformen bekannt. Regelmäßig besitzen die bekannten Autoschuhe ein Schuhunterteil aus einem Lederzuschnitt, der im Fersenbereich ver novità ist und dort sowie insbes. im Bodenbereich eine Vielzahl von Löchungen besitzt, durch die Noppen einer in das Schuhunterteil eingelegten Profilsohle hindurchtreten. Diese Profilsohle muss zusätzlich mit dem Schuhunterteil bzw.

⑥ Rechtsantrag gemäß § 20a PatG ist gestellt.
Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Beimisch zu ziehende Druckzitaten:
—

Die Erfindung betrifft einen Schuh, insbesondere Autoschuh, aus Schuhunterteil und daran befestigtem Schuhoberteil. - Derartige Autoschuhe sind in verschiedenen Ausführungsformen bekannt. Regelmäßig besitzen die bekannten Autoschuhe ein Schuhunterteil aus einem Lederzuschnitt, der im Fersenbereich ver novità ist und dort sowie insbes. im Bodenbereich eine Vielzahl von Löchungen besitzt, durch die Noppen einer in das Schuhunterteil eingelegten Profilsohle hindurchtreten. Diese Profilsohle muss zusätzlich mit dem Schuhunterteil bzw. dem Lederzuschmitt vernäht werden, um eine ausreichende Fixierung und Festlegung der Noppen zu erreichen. Das Schuhoberteil ist an das Schuhunterteil angeflöhnt. - Derartige Autoschuhe sind zunächst in herstellungsmäßiger Hinsicht aufwendig,

Patentanwälte Dr. W. Andrijewski, Dr. M. Honke, 43 Essen, Kettwiger Straße 36

1

2

1

da das Sockenunterteil zugeschnitten und verarbeitet werden muß, insbes. aber, weil im Festlegen der Profilsohle weitere Näh- bzw. Stegsvorläufe im Sohlenbereich erforderlich sind. Hinzu kommt, daß in Anpassung an die verschiedenen Schuhgrößen eine Vielzahl von Produktionsleistungen zur Verfügung stehen muß. Ein anderer Nachteil bei den bekannten Autoschuhen ist jedoch darin zu sehen, daß in Strenge eine echte Fußbettung nicht verwirklicht wird und daher der Fuß, besonders im Fersen- und Fersenhöckerbereich, keine fügugerechte Abstützung erfährt. Das gilt u.a. auch für den Fall, daß der Fuß im Pedalbereich auf dem Fahrzeugboden aufliegt.- Diese Nachteile will die Erfindung vermeiden.

1

Der Erfinding liegt die Aufgabe zugunde, einen Schuh, insbes. Autoschuh zu schaffen, der sich durch Formstabilität, Funktionsgerechtigkeit, fußgereechte Stützeigenschaften und einfache sowie rationelle Fertigungsmöglichkeit auszeichnet.

vor, daß die Kunststoffsohle eine Polsterzwischenschicht mit perforierter Decksohle, z.B. Lederdecksohle, aufweist, so daß im Ergebnis ein bequemes, plastisches Polsterkissen für den Fuß und insbes. die Ferse auch während langer Autofahrstunden entsteht. Durch die perforierte Decksohle kann darüber hinaus der Fuß einwandfrei atmen, ist gleichsam eine Luftperventilation gegeben, wenn auch das Schuhoberteil entsprechende Lochungen aufweist.

Sohlenunterteil aus einer gegossenen oder gespitzten Kunststoffschale mit fugengerecht profiliertem Fußbettung und umlaufendem Stützrand besteht. Die Erfindung umfasst auch solche Schalen als Schuhunterteil, die als Gummischalen ausgeführt sind. - Nach Lehre der Erfindung nimmt also die plastische Kunststoff- bzw. Gummischale den Fuß auf und kann in Sitz- oder Liegiformen mit fugengerechter Profilierung der Fußbettung unschwer hergestellt werden. Für die Weiterverarbeitung dieser Sohle als Schuhunterteil, d.h. für die Befestigung des Schuhoberteiles davon sind Produktionsmethoden nicht mehr

Weitere erfindungswesentlichen Merkmale sind im folgenden aufgeführt. So empfiehlt die Erfindung nach einem weiteren Vorschlag, dem selbstständige Bedeutung zukommt, daß die Kunststoffrasche im Fersenebereich eine asymmetrische Anformung mit Auflagerfläche im Fußstellungsgeraden Auflagefläche für den beim Autofahren im Pedalbereich auf dem Fahrzeugboden aufliegenden Fuß besitzt. Dadurch kann der Fuß in seiner natürlichen Fußstellung auf dem Fahrzeugboden während der Fahrt ruhen, woraus eine erhebliche Bequemlichkeit für den Autofahrer resultiert. Um ein Abrutschen von den Pedalen

4

- 4 -

zu vermeiden. Ist erfundungsgemäß die Kunststoffschale mit Griffiger Bodenprofilierung und Stützrandprofilerung versehen und weist dazu die Kunststoffschale außen angeformte, z. B. angepritzte oder angegossene Noppen auf. Die Noppen sind also einstöckig mit der Kunststoffschale ausgeführt. Vorgezweigt besitzt darüber hinaus die Kunststoffschale eine hochgezogene Fersenstütze, die gleichsam für allseitige Abstützung der Ferse bei aufliegendem Fuß sorgt. Aus fertigungs-technischen Gründen kann die Kunststoffschale auf ihrer Innenseite im Bereich des Überganges von Stützrand zur Fußbettung und von der Personstütze zum Stützrand sowie im Randbereich der Personstütze mit einer Klemmprofilsonder zum Fixieren der eingelegten Polsterzwischenschicht ausgeführt sein. Darüber hinaus wird man aber die eingelegte Polsterzwischenschicht zusätzlich befestigen, z.B. durch Ankleben oder Anketten an die Kunststoffschale. Aus Sicherheitsgründen ist vorzugsweise die Kunststoffschale im Stützrandbereich mit einer fluoreszierenden Decksohle vorsehen, die insbes. bei nächtlichen Fahnen bzw. Überqueren von Fahrbahnen in der Dunkelheit zur Geltung kommt.

Der Stützrand besitzt im Vorfußbereich nach Lehre der Erfindung Befestigungslaschen für das Schuhoberteil. Diese Befestigungslaschen sorgen dafür, daß die sonst gefährdeten Blattflügelenden des Schuhoberteiles nicht ausreihen. Im übrigen sieht die Erfahrung vor, daß der Stützrand im Gelenkbereich und die Personstütze Schlitze zum Hindurchführen und Befestigen

5

- 5 -

von Zugriemen, ggf.s. mit Dornschnallen aufweisen. Dadurch wird sicherer Halt des erfundungsgemäßen Autosohls am Fuß gewährleistet. Die Zugriemen können jeweils einen zwischen gesetzten Gummizug besitzen, so daß die Möglichkeit besteht, ggf.s. die zugeordnete Dornsohle auf dem Gummizug selbst zu befestigen. Die Zwischenpolsterung besteht erfundungsgemäß aus einer durchgehenden feuchtigkeitsunempfindenden Einlage, so daß Schweißbildung auch bei längeren Autofahrten mit Sicherheit vermieden wird. Zweckmäßigsterweise ist die Deckschale im Stützrand- und Personsbereich über die Klemmprofilsonder hinaus hochgezogen, damit keine Druckstellen entstehen. Schließlich sieht die Erfindung vor, daß das Schuhoberteil, z.B. ein Lederblatt, an die Befestigungslaschen des Stützrandes angenietet und in an sich bekannter Weise an die Kunststoffschale angeschlagen ist. Das Befestigen des Schuhoberteiles an die Kunststoffschale kann durch Anstoßen des Oberteiles an die Sohle oder durch Zwischenschlieben des Stützrandes der Schale in einen gespaltenen Stoßrand des Schuhoberteiles oder durch Überlappen des Schuhoberteiles außen oder innen erfolgen.

Die durch die Erfahrung erreichten Vorteile sind im wesentlicher darin zu sehen, daß ein sehr, insbesondere Autoschuh verwirklicht wird, der einerseits extrem einfach aufgebaut ist, andererseits überraschende funktionsgerechte Eigenschaften besitzt, so daß ein Spezialschuh für den Autofahrer zur Verfügung steht. Die Vorteile in herstellungsmäßiger Hinsicht sind insbesondere darin zu sehen, daß der erfundungsgemäße Schuh nicht den üblichen

109819 / 0526

109819 / 0526

AA 211595

6

- 5 -

konventionellen Fertigungsablauf eines gewöhnlichen Schuhes durchlaufen muß, da lediglich ein Produzieren der Einzelteile, zusammenstellen der Einzelteile und deren Befestigung erforderlich ist. Dabei kann die Montage ohne Stopperei, Zwickeri und nachträgliche Bodenbearbeitung erfolgen. Produktionsleistungen werden überflüssig. Einfach ist der errfindungsgemäße Schuh bzw. Autoschuh, weil lediglich eine Kunststoffsohle durch Flechten und/oder Nieten mit dem Schuhoberteil verbunden werden muß. Die Montage von Schuhoberteil und Schuhunterteil kann auf engstem Raum erfolgen. Das Schuhoberteil bzw. die Schaftröhre sind so gehalten, daß sie bei Anwendung des an sich bekannten Stanzschweißverfahrens nicht gebuggt, nicht gesteppet und nicht matrizt zu werden brauchen. Tatsächlich können Hilfskräfte ohne weiteres die Montagerarbeiten übernehmen, da das Nieten und Flechten keinerlei Schwierigkeiten bereitet. Besonders geeignet ist der errfindungsgemäße Schuh als Autoschuh, weil er die Auflage des Fußes im Zuge des Autofahrens auf dem Fahrzeugboden in natürliche Fußstellung gewährleistet und daher eine Erweiterung insoweit ausschließt. Schließlich ist der errfindungsgemäße Autoschuh im Bereich seiner Sohle und seines Stützrandes besonders griffig, so daß ein Abrutschen von den zu bedienenden Pedalen praktisch ausgeschlossen ist. Im Ergebnis entsteht ein Schuh, insbes. Autoschuh, der allen an ihm in Fertigungstechnischer Hinsicht und funktionsmäßiger Hinsicht gestellten Anforderungen genügt.

Im folgenden wird die Errfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung näher erläutert; es Zeigen:

- 7 -

FIG. 1 einen errfindungsgemäßen Schuh in perspektivischer Darstellung,

FIG. 2 eine Kunststoffsohle zu dem Gegenstand nach FIG. 1, ebenfalls in perspektivischer Darstellung,

FIG. 3 einen Querschnitt durch den errfindungsgemäßen Schuh im Vorrüßbereich,

FIG. 4 einen Querschnitt durch den errfindungsgemäßen Schuh im Gelenkbereich,

FIG. 5 einen Horizontalschnitt durch den errfindungsgemäßen Schuh unteren Schuh im Fersnbereich und

FIG. 6 einen Vertikalschnitt durch den errfindungsgemäßen Schuh im Fersnbereich.

In den Figuren ist ein Schuh 1, insbes. Autoschuh, aus Schuhunterteil 2 und daran befestigtem Schuhoberteil 3 dargestellt. Des Schuhunterteils besteht aus einer gegossenen oder gespritzten Kunststoff- bzw. Gummischale 2 mit Fußgelenk profillierter Fußbettung 4 und umlaufendem Stützrand 5. Die Kunststoffsohle 2 weist eine Polsterwärishenschicht 6 mit perforierter Deckschale 7, z.B. Lederdeckschale, auf. Die Kunststoffsohle 2 besitzt ferner im Fersnbereich eine asymmetrische Aufwölbung 8 mit Auflagefläche 9 in fußstellungsgerechtem Aufwölbungswinkel α für den beim Autofahren im Pedalbereich auf dem Fahrzeugsboden aufliegenden Fuß.

8

- 8 -

Sie ist mit griffiger Bodenprofilierung 10 und Stützrandprofilierung 11 versehen und weist dazu außen angeformte, z.B. angespritzte oder ausgegossene Noppen auf. Die Kunststoffschale 2 besitzt außerdem eine hochgezogene Fersenstütze 12 und ist auf ihrer Innenseite im Bereich des Überganges von Stützrand 5 zu Fußbettung 4 und Fersenschiene 12 zu Stützrand 5 sowie im Bereich der Fersenschiene 12 mit einer Klemmprofil-Schuhunterteil 13 zum Fixieren der eingelegten Polsterzwischensohle 6 ausgerichtet. Die Kunststoffschale 2 kann schließlich im Stützrandbereich mit einer fluoreszierenden Deckschicht versehen sein.“ Der Stützrand 5 besitzt im Vorfußbereich Bestückungen 14 für das Schuhoberteil 3. Ferner weisen der Stützrand 5 im Gelenkbereich und die Fersenschiene Schlitze 15 zum Hindurchführen und Befestigen von Zugriemen 16, E.g.s. mit Dornnägeln 17, auf. Der auf der Innenseite des Schuhs verlaufende Zugriemen 16 kann im Vorspannbereich einen zwischen gesetzten Gummizug erhalten, es kann aber auch die zugeordnete Dornnägelle 17 ebenfalls auf einem Gummizug angebracht werden, der an der Außenseite des Zugriemens 16 befestigt ist. Die Zweiheppolsterzwischensohle 6 besteht aus einer durchgehenden, feuchtigkeitsaufnehmenden Einlage. Die Decksohle 7 ist im Stützrand- und Fersenbereich über die Klemmprofilsschuhunterteil 13 hinaus hochgezogen. Das Schuhoberteil 3, z.B. ein Lederblatt, ist an die Bestückungslaschen 14 angenietet und in an sich bekannte Weise an die Kunststoffsohle 2 angeschroten. Dazu kann das Schuhoberteil 3 eine gespaltene Stoßkante 19 aufweisen und in diese Stoßkantenspalte der Stützrand 5 mit seiner Oberkante 20 eingesetzt sein.

9

- 8 -

A n s p r u c h e

(1) Schuh, insbes. Autoschuh, aus Schuhunterteil und daran befestigtem Schuhoberteil, dadurch gekennzeichnet, daß das Schuhunterteil aus einer gegossenen oder gespritzten Kunststoffschale (2) mit fugengecht profiliertem Fußbettung (4) und umlaufendem Stützrand (5) besteht.

2. Schuh nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in Kombination dazu die Kunststoffschale (2) eine Polsterzwischensohle (6) mit perforierter Decksohle (7), z.B. Lederdeckschale, aufweist.

3. Schuh nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Kunststoffschale (2) im Personbereich eine asymmetrische Anformung (8) mit Auflagefläche (9) in Fußstellungsgerichtetem Auflagewinkel (α) für den beim Autofahren im Pedalbereich auf dem Fahrzeugsboden aufliegenden Fuß besitzt.

4. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Kunststoffschale (2) mit griffiger Bodenprofilierung (10) und Stützrandprofilierung (11) versehen ist und dazu außen angeformte, z.B. angespritzte oder ausgegossene Noppen aufweist.

Ansprüche :

109819/0526

109819/0525

AA 211597

1948620

1948620

Patentanwälte Dr. W. Andrijewski, Dr. M. Honke, 43 Essen, Kettwiger Straße 36

10

- 40 -

5. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Kunststoffschale (2) eine hochgezogene Fersenstütze (12) besitzt.

6. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Kunststoffschale (2) auf ihrer Innenseite im Bereich des Überganges von Stützrand (5) zu Fußbettung (4) und Fersenstütze (12) zu Stützrand (5) sowie im Randbereich der Fersenstütze (12) mit einer Klemmprofilsschulter (13) zum Fixieren der eingelegten Polsterzwischenschicht (6) ausgeführt ist.

7. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Kunststoffschale (2) im Stützrandbereich mit einer fluoreszierenden Decksschicht versehen ist.

8. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Stützrand (5) im Vorfußbereich Befestigungslaschen (14) für das Schuhoberteil (3) besitzt.

9. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Stützrand (5) im Gelenkbereich und die Fersenstütze (12) Schlitzes (15) zum Hindurchführen und Befestigung von Zugriemen (16), ggfs. mit Dornschäften (17), aufweist.

11

- 24 -

10. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Zugriemen (16) einen zwischengesetzten Gummizug (18) aufweisen und/oder die zugeordnete Dornnäcknalle (17) auf einem Gummiring angebracht ist, der auf der Außenseite des Zugriemens (16) befestigt ist.

11. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Zwischenpolsterschicht (6) aus einer durchgehenden, feuchtigkeitsaufnehmenden Einlage besteht.

12. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Decksohle (7) im Stützrand- und Fersenbereich über die Klemmprofilsschulter (13) hinaus hochgezogen ist.

13. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Schuhoberteil (3), z.B. ein Lederblatt, an die Befestigungslaschen (14) angesetzt und in an sich bekannter Weise an die Kunststoffschale (2) angerflochten ist.

14. Schuh nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Schuhoberteil (3) eine gespaltene Stoßkante (19) besitzt und in die Stoßkantenspalte der Stützrand (5) mit seiner Oberkante (20) eingesetzt ist.

PA Dr. Andrijewski, Dr. Honke

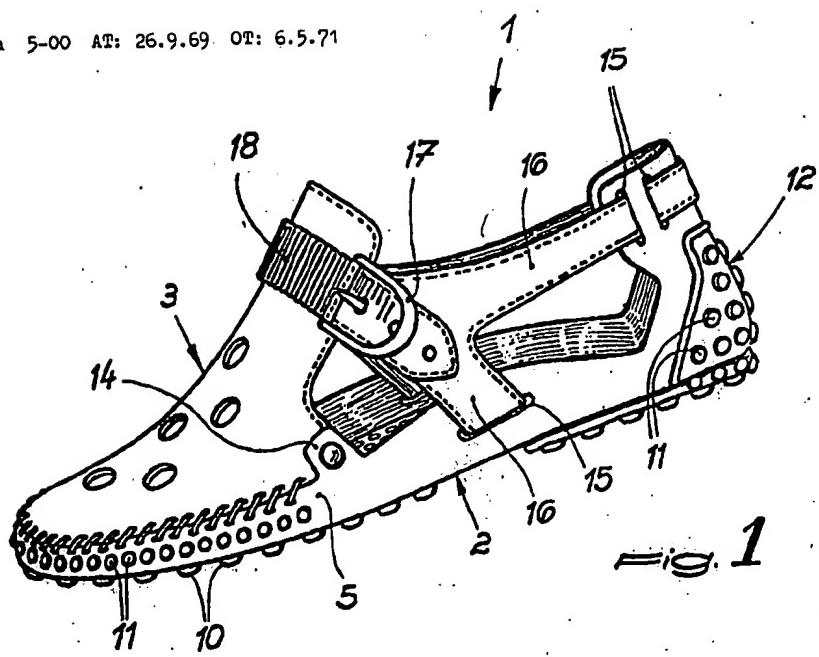
109819/0625

AA 211598

Lieferseite

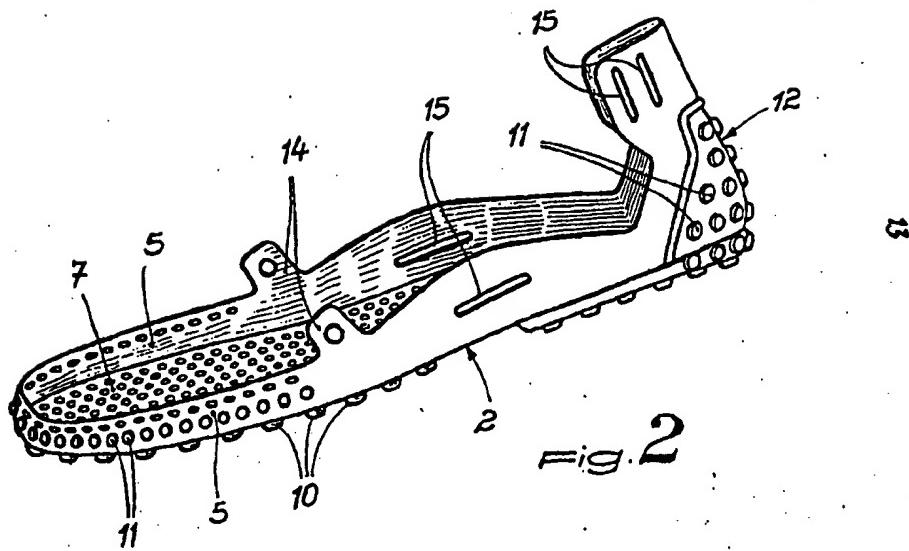
71a 5-00 AT: 26.9.69 OT: 6.5.71

ORIGINAL
INSPEKTION
109818/0526



AA 211599

109818/0526



1948620

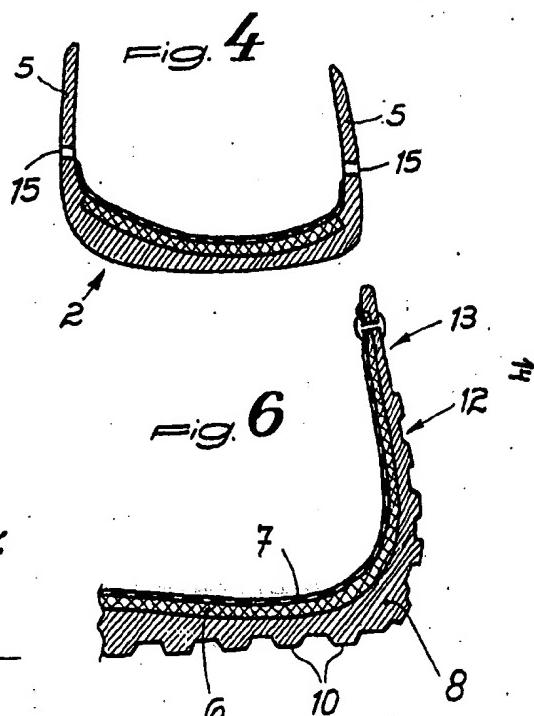
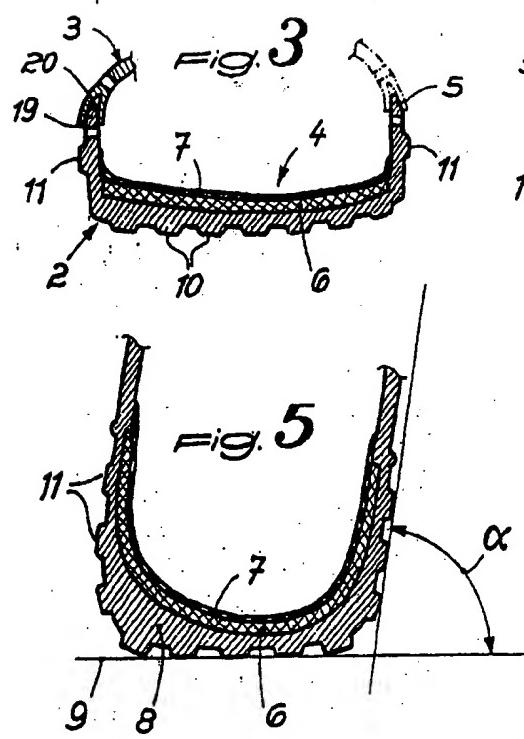


FIG. 6

